



**UPAYA PENANGANAN KESALAHAN PERAN *CREW*
MV. MANALAGI HITA DALAM KEGIATAN
SANDAR KAPAL DI PELABUHAN
GARONGKONG**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**ADI NUGROHO
531611106017 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2021



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV NAUTIKA

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

UPAYA PENANGANAN KESALAHAN PERAN *CREW* MV MANALAGI HITA
DALAM KEGIATAN SANDAR KAPAL DI PELABUHAN GARONGKONG

Disusun oleh:

ADI NUGROHO
NIT. 531611106017 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan
di depan Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Januari 2021

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan


Capt. ALI IMRAN RITONGA, M.M, M.Mar
Pembina, (IV / a)
NIP. 19570427 199603 1 001


Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M.M.
Pembina Utama Muda (IV / c)
NIP. 19591016 199503 1 001

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA


Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar
Penata, (III / c)
NIP. 19740614 199808 1 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Upaya Penanganan Kesalahan Peran *Crew* MV. Manalagi

Hita Dalam Kegiatan Sandar Kapal di Pelabuhan Garongkong” karya,

Nama : Adi Nugroho

NIT : 531611106017 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

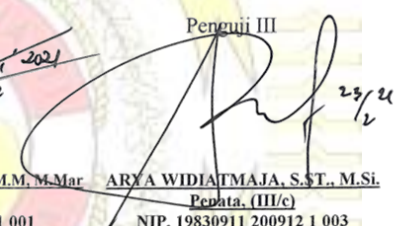
Penguji I

Penguji II

Penguji III


Dr. Capt. MARSHEDI ROFIK, M. Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001


Capt. ALI IMRAN RITONGA, M.M., M.Mar
Pembina, (IV/a)
NIP. 19570427 199603 1 001


ARYA WIDIATMAJA, S.ST., M.Si.
Pegata, (III/c)
NIP. 19830911 200912 1 003

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG


Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Adi Nugroho

NIT : 531611106017 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Upaya Penanganan Kesalahan Peran *Crew* MV. Manalagi Hita Dalam Kegiatan Sandar Kapal Di Pelabuhan Garongkong”. Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 08 MARET 2021

Yang menyatakan,



ADI NUGROHO
NIT. 531611106017 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Selalu libatkan **ALLAH** dalam setiap **perjalanan hidup** kita, dan saya meyakini
ada 3 kunci kesuksesan dalam hidup.

“Man Jadda Wa Jada” Barang *siapa yang bersungguh maka ia*
akan berhasil.

“Man Shobaro Zafiro” Barang siapa yang bersabar akan
beruntung

“Man Saaro 'Alaa Darbi Washola” Barang Siapa yang berjalan di jalur-
Nya akan sampai

Persembahan:

1. Allah SWT yang telah memberikan anugerah yang tiada tara di dunia.
2. Kedua orang tua penulis, Bapak Hardoyo dan Ibu Nunuk Dwi W.
3. Saudara tercinta Veronica Astuti Cipardani.
4. Rekan spesial Benedikta Familia Santcawarti.
5. Capt. Ali Imran Ritonga, MM, M.Mar selaku dosen pembimbing I.
6. Bapak Karolus Geleuk Sengadji, MM. Selaku dosen pembimbing 2
7. Kerabat terdekat penulis.
8. Almamater saya, PIP semarang.

PRAKATA

Puji Tuhan, puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, berkat limpahan rahmat serta karunianNYA, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini mengambil judul “Upaya Penanganan Kesalahan Peran *Crew* MV. Manalagi Hita Dalam Kegiatan Sandar Kapal Di Pelabuhan Garongkong” dan penulisannya dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran pada Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dalam usaha menyelesaikan penelitian ini, penulis menyadari bahwa tanpa adanya pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, bantuan dan masukan kepada penulis, skripsi ini tidak akan terwujud. Oleh karena itu peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada

1. Bapak Dr. Capt Mashudi Rofik, M.Sc selaku direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Ali Imran Ritonga, MM, M.Mar dan Bapak Karolus Geleuk Sengadji, MM yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.
3. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

4. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
5. Perusahaan PT. SPIL, Capt. Rusmantoro, dan seluruh *crew* MV. Manalagi Hita yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada penulis pada saat praktik
6. Kedua orang tua penulis, Bapak Hardoyo dan Ibu Nunuk, dan kakak Veronica Astuti Cipardani sebagai motivasi untuk selalu berusaha disetiap keadaan, untuk doa yang tulus, serta dukungan materi dan immateri.
7. Teruntuk Benedikta Familia Santcawarti terimakasih sudah menjadi teman spesial yang dengan sabar selalu menemani dan memberi dukungan kepada penulis dalam bentuk dan keadaan apapun.
8. Seluruh rekan-rekan angkatan 53, senior dan junior yang juga selalu memberikan dukungan dan doa kepada penulis.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan seluruh pihak yang telah membantu penelitian sejak awal hingga akhir perkuliahan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 08 MARET 2021

Penulis



ADINUGROHO

NIT. 531611106017 N



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
BAB II. LANDASAN TEORI	8
2.1 Tinjauan Pustaka	8
2.2 Definisi Operasional	18

2.3 Kerangka Pikir	20
BAB III. METODE PENELITIAN	22
3.1 Pendekatan Metode Penelitian	22
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	24
3.3 Sumber Data Penelitian.....	25
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	26
3.5 Teknik Keabsahan Data	30
3.6 Teknik Analisa Data.....	31
BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	34
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian	34
4.2 Hasil Penelitian	39
4.3 Pembahasan Masalah	51
BAB V. PENUTUP.....	63
5.1 Simpulan	63
5.2 Saran.....	64
DAFTAR PUSTAKA	66
LAMPIRAN.....	69
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	80

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	21
Gambar 4.1 Lambang Perusahaan PT. SPIL.....	34
Gambar 4.2 Gambar Kapal MV. Manalagi Hita	36



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Data Kapal MV. Manalagi Hita	36
Tabel 4.2 Crew list MV. Manalagi Hita.....	39



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship particular</i>	69
Lampiran 2	<i>Crew List</i>	70
Lembar wawancara	71
Lembar turnitin	78
Daftar Riwayat Hidup	79



ABSTRAKSI

Nugroho Adi, 531611106017 N, 2021, “Upaya Penanganan Kesalahan Crew MV.Manalagi Hita Dalam Kegiatan Sandar Kapal Di Pelabuhan Garongkong”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Ali Imran Ritonga, MM., M.Mar., Pembimbing II: Capt. Karolus Geleuk Sengadji, MM.

Demi terciptanya pengoprasian kapal yang aman, efektif dan efisien maka dibuatlah aturan yang mengatur segala kegiatan di atas kapal. Dengan aturan yang telah ditetapkan dalam organisasi di atas kapal, semua awak kapal wajib melaksanakan aturan tersebut tanpa terkecuali. Di dalam organisasi ini harus mencerminkan suasana yang kondusif yang mampu menunjang terciptanya suasana kerja yang nyaman bagi seluruh awak kapal. Penulis mengangkat rumusan masalah sebagai berikut: 1) Apa yang menjadi penyebab terjadinya kesalahan yang dilakukan dalam proses penyandaran kapal MV.Manalagi Hita di Pelabuhan Garongkong. 2) Bagaimana upaya yang dilakukan untuk menangani kesalahan yang dilakukan pada saat penyandaran kapal MV.Manalagi Hita di Pelabuhan Garongkong.

Metode penelitian skripsi ini adalah metode deskriptif kualitatif. Sumber data diambil dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui pengamatan langsung (observasi), wawancara terhadap beberapa responden di kapal MV. Manalagi Hita, dokumentasi serta studi pustaka.

Berdasarkan hasil penelitian, faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kesalahan peranan crew saat kegiatan sandar kapal di Pelabuhan Garongkong adalah tidak menguasai peran sandar, pertukaran posisi peran sandar antar anak buah kapal. Upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya kesalahan peranan crew kapal saat sandar adalah tidak melakukan pertukaran posisi peran apabila tidak diperlukan, melakukan evaluasi kepada anak buah kapal. Untuk itu saran yang diberikan yaitu: 1) Melakukan evaluasi kepada anak buah kapal. 2) Dapat dijadikan sumber referensi dan acuan dalam kegiatan persiapan sandar yang aman terutama ketika melakukan sandar di Pelabuhan Garongkong.

Kata Kunci: Upaya Mencegah, Sandar Kapal

ABSTRACT

Nugroho, Adi, 531611106017 N, 2021, "How to Handle the MV. Manalagi Hita Crew' Mistakes When Carry Out Berthing In Garongkong Port", *Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic*, Supervisor I: Capt. Ali Imran Ritonga, MM., M.Mar., Supervisor II: Capt. Karolus Geleuk Sengadji, MM.

For making safe, effective and efficient ship operation, rules are made that regulate all activities on board. With the rules that have been set in the organization on board, all crew members must implement those rules without exception. In this organization must reflect a conducive atmosphere that is able to support the creation of a comfortable work environment for the entire crew. The author raises the problem formulation as follows: 1) What is the cause of the mistakes made in the process of backing up the ship MV.Manalagi HIta in Port Garongkong. 2) How efforts are made to deal with the mistakes made during the backing of the MV.Manalagi Hita in the Garongkong Port.

This thesis research method is a qualitative descriptive method. Data sources were taken from primary data and secondary data. The data collection technique is done through direct observing (observation), interviewing with several respondents on the MV.Manalagi Hita, documentation and literature studying.

Based on the results of the study, the factors that can cause the crew role error during the backing of the ship at the Port of Garongkong is not mastering the backing role, the exchange of backing roles between the crew. Efforts that can be made to prevent the occurrence of errors in the role of the ship's crew when anchored are not to change the role position when not needed, to evaluate the crew. Therefore, the suggestions given are: 1) Evaluate the crew. 2) Can be used as a source of reference and reference in safe backup preparation activities, especially when doing backup in Garongkong Port.

Keywords: Prevention Efforts, Berthing

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan Negara Kepulauan atau sering disebut Negara Maritim. Masyarakat di Indonesia menjadikan laut sebagai ladang mata pencaharian. Berbicara tentang negara maritim, tentu tidak lepas dari moda angkutan laut, untuk mengangkut penumpang dan barang. Hal ini disebabkan oleh wilayah Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau, sangat membutuhkan sarana transportasi laut untuk menghubungkan pulau-pulau yang tersebar di seluruh Indonesia. Salah satu sarana transportasi yang paling efektif ialah angkutan laut karena berperan penting dalam menggunakan alat angkut air karena dalam sekali angkut dapat mengangkut muatan dalam jumlah yang sangat banyak.

Sebagaimana dimaksud dalam Undang–Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah–berpindah.

Kapal diutamakan sebagai pemenuhan kebutuhan manusia, khususnya pada bidang transportasi dan pengangkutan. Beragam jenis kapal yang dibangun sesuai fungsinya untuk memuat muatan – muatan yang beragam.

Ada kapal untuk memuat penumpang, *container* atau peti kemas, muatan curah berupa *liquid* maupun kering.

Pada dasarnya kapal – kapal yang dibangun untuk muatan kering dapat pula dipergunakan untuk memuat muatan curah. Akan tetapi untuk memenuhi permintaan dari perniagaan muatan curah khusus, maka dibuatlah kapal– kapal khusus untuk itu, serta yang memenuhi peraturan – peraturan sandar bagi ruangan muatan yang dikenal dengan nama “*bulk carrier*”.

Dalam hal memuat barang, kapal mengutamakan penanganan muatan yang efektif dan efisien. Agar hal tersebut dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan pengetahuan tentang prinsip–prinsip memuat yang baik dan benar, seperti melindungi kapal, melindungi muatan, melindungi awak kapal, memperkecil *broken stowage* (BS), dan melakukan bongkar muat secara efisien.

Demi terciptanya pengoprasian kapal yang aman, efektif dan efisien maka dibuatlah aturan yang mengatur segala kegiatan di atas kapal. Dengan aturan yang telah ditetapkan dalam organisasi di atas kapal, semua awak kapal wajib melaksanakan aturan tersebut tanpa terkecuali. Di dalam organisasi ini harus mencerminkan suasana yang kondusif yang mampu menunjang terciptanya suasana kerja yang nyaman bagi seluruh awak kapal. Khususnya dalam kegiatan penyandaran kapal saat memasuki pelabuhan. Pemahaman tugas *crew* pada saat kapal sandar di pelabuhan sangat penting dan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang sudah ditetapkan perusahaan pelayaran maupun aturan internasional.

Banyak terjadi pelaksanaan transportasi laut yang kurang optimal bahkan hingga menyebabkan kerugian yang cukup besar. Hal tersebut disebabkan oleh *human eror*. Kurangnya pengetahuan dan keahlian yang dimiliki oleh *crew* kapal atau penempatan *crew* kapal yang tidak sesuai dengan keahliannya. Berdasarkan pada pengalaman penulis saat melaksanakan praktik laut, terlihat *crew* MV. Manalagi Hita pada saat kegiatan sandar tidak menempati posisi sebagaimana mestinya, sehingga masih banyak ditemukan keraguan saat kegiatan sandar kapal. Kegiatan sandar kapal memang sangat diperlukannya keterampilan dari semua *crew* baik perwira senior sampai dengan *rating*. Hal tersebut dikarenakan sangat dekatnya jarak kapal dengan daratan yang merupakan perairan dangkal sehingga resiko tubrukan dengan daratan atau kandasnya kapal lebih tinggi.

Kesalahan yang ditemukan pada *crew* MV. Manalagi Hita mengakibatkan tidak efektifnya waktu yang diperlukan untuk sandar dan juga akan mempengaruhi efisiensi penggunaan bahan bakar. Di sisi lain pelabuhan Garongkong merupakan daerah perairan dangkal sehingga apabila pelaksanaan manuver tidak efektif maka resiko kandas akan lebih tinggi.

Dari uraian di atas penulis tertarik untuk mengangkat masalah tersebut serta untuk dituangkan dalam suatu kertas kerja, dan penulis berusaha untuk memaparkannya. Kemudian penulis mengangkat masalah tersebut dengan judul skripsi:

“Upaya Penanganan Kesalahan Peran *Crew* MV. Manalagi Hita dalam Kegiatan Sandar Kapal di Pelabuhan Garongkong”.

1.2 RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan tersebut di atas, Permasalahan yang penulis angkat dalam skripsi ini terbatas pada permasalahan mengenai peranan *crew* MV. Manalagi Hita dalam kegiatan proses penyandaran kapal MV. Manalagi Hita di pelabuhan Garongkong. Maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

- 1.2.1 Apa yang menjadi penyebab terjadinya kesalahan yang dilakukan dalam proses penyandaran kapal MV. Manalagi Hita di Pelabuhan Garongkong?
- 1.2.2 Bagaimana upaya yang dilakukan untuk menangani kesalahan yang dilakukan dalam proses penyandaran kapal MV. Manalagi Hita di Pelabuhan Garongkong?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak penulis capai. Adapun tujuan-tujuan tersebut adalah sebagai berikut :

- 1.3.1 Untuk mengetahui penyebab terjadinya kesalahan yang dilakukan dalam proses penyandaran kapal MV. Manalagi Hita di pelabuhan Garongkong.
- 1.3.2 Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk menangani kesalahan yang dilakukan dalam proses penyandaran kapal MV. Manalagi Hita di Pelabuhan Garongkong.

1.4 MANFAAT PENELITIAN

Untuk selanjutnya penelitian ini dimaksudkan dapat memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat Secara Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat yaitu:

(1) Memberikan sumbangan pemikiran mengenai upaya penanganan kesalahan *crew* pada saat kegiatan sandar kapal; (2) Sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya mengenai upaya penanganan kesalahan *crew* pada saat kegiatan sandar kapal.

1.4.2 Manfaat Secara Praktis

Secara praktis penelitian ini dapat bermanfaat sebagai berikut:

1.4.2.1. Bagi perusahaan

Manfaat secara praktis bagi perusahaan adalah diharapkan: (1) Terciptanya hubungan yang baik antara akademi dengan perusahaan, dan juga skripsi ini dapat dijadikan pertimbangan dalam menghadapi masalah yang sama yang ada dalam perusahaan; (2) Dapat menjadi pertimbangan yang bermanfaat dalam mengambil kebijakan manajemen dan sebagai bahan referensi memecahkan masalah-masalah dalam kegiatan operasional di PT. SPIL.

1.4.2.2. Bagi penulis

Manfaat secara praktis bagi penulis adalah diharapkan:

(1) Dapat menambah wawasan mengenai upaya penanganan kesalahan *crew* pada saat kegiatan sandar kapal; (2)

Mendapatkan referensi pemecahan masalah saat bekerja diatas kapal

1.4.2.3. Bagi taruna

Manfaat secara praktis bagi taruna adalah diharapkan:

- (1) Menjadi referensi pengetahuan di kampus PIP Semarang;
- (2) Dapat memberi tambahan pengetahuan tentang kegiatan sandar kapal.

1.4.2.4. Bagi pembaca

Dengan penelitian ini dapat memberikan tambahan wawasan bagi para pembaca dalam hal proses penyandaran kapal.

1.5 SISTEMATIKA PENULISAN

Agar lebih sistematis dan mudah untuk dimengerti maksud dalam penulisan skripsi ini penulis membagi menjadi beberapa bab dan sub bab yang mempunyai kaitan materi satu dengan yang lain didalamnya :

BAB I PENDAHULUAN

- 1.1 Latar Belakang Masalah
- 1.2 Perumusan Masalah
- 1.3 Tujuan Penelitian
- 1.4 Manfaat Penelitian
- 1.5 Sistematika Penulisan

BAB II LANDASAN TEORI

- 2.1 Tinjauan Pustaka

2.2 Definisi Operasional

2.3 Kerangka Pikiran Penelitian

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Metode Penelitian

3.2 Fokus dan Lokus Penelitian

3.3 Sumber Data Penelitian

3.4 Teknik Pengumpulan Data

3.5 Teknik Keabsahan Data

3.6 Teknik Analisis Data

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

4.2 Hasil Penelitian

4.3 Pembahasan

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

5.2 Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Upaya

Upaya menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) diartikan sebagai usaha kegiatan yang mengarahkan tenaga, pikiran untuk mencapai tujuan. Upaya juga berarti usaha, akal, ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan mencari jalan keluar. Menurut Wahyu Baskoro (2005 : 902) Upaya adalah usaha atau syarat untuk menyampaikan sesuatu atau maksud. Menurut Tim Penyusun Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa (1991 : 1109) mengartikan kata upaya adalah usaha akal ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dsb); daya upaya. Sedangkan menurut Sriyanto (1994 : 7) upaya adalah usaha untuk mencapai sesuatu.

Berdasarkan beberapa pengertian diatas maka penulis mengambil kesimpulan bahwa upaya adalah suatu tindakan untuk menyelesaikan masalah.

2.1.2 Penanganan Kesalahan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), penanganan adalah proses, cara, perbuatan menangani; penggarapan. Kesalahan adalah kekeliruan, kekhilafan, sesuatu yang salah. Kesalahan dapat

diartikan sebagai suatu bentuk penyimpangan terhadap hal yang dianggap benar atau suatu bentuk penyimpangan dari prosedur atau langkah-langkah yang telah disepakati (Wijaya dan Masriyah, 2013).

Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa penanganan kesalahan adalah cara atau perbuatan untuk menangani sesuatu yang salah.

2.1.3 Peran Crew Kapal

Crew kapal atau awak kapal terdiri dari beberapa bagian. Masing-masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri dan tanggung jawab utama terletak di tangan nakhoda selaku pimpinan pelayaran. Untuk optimalisasi penerapan *International Safety Management code*, maka Menteri Perhubungan menetapkan peraturan dalam bentuk Keputusan Menteri Perhubungan No. 70 Tahun 1998 tanggal 21 Oktober 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga. Pada Bab II Pasal 2 ayat (1) dan (2) bahwa pada setiap kapal niaga yang berlayar harus diawaki dengan susunan terdiri dari: seorang nakhoda, sejumlah perwira, sejumlah rating. Susunan awak kapal didasarkan pada: daerah pelayaran, tonase kotor kapal (*gross tonnage/ GT*) dan ukuran tenaga penggerak kapal (*kilowatt/ KW*). Pada pasal 8 menetapkan dan memperjelas bahwa awak kapal yang mengawaki kapal niaga sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut: (1) Bagi nakhoda, mualim atau masinis harus memiliki sertifikat keahlian pelaut yang jenis dan tingkat

sertifikatnya sesuai dengan daerah pelayaran, tonase kotor dan ukuran tenaga penggerak kapal dan memiliki sertifikat ketrampilan pelaut; (2) Bagi *operator* radio harus memiliki sertifikat keahlian pelaut bidang radio yang jenis tingkat sertifikatnya sesuai dengan peralatan radio yang ada di kapal dan memiliki sertifikat ketrampilan pelaut; (3) Bagi rating harus memiliki sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat ketrampilan pelaut yang jenis sertifikatnya sesuai dengan jenis tugas, ukuran dan jenis kapal serta tatasusunan kapal (nurhasanah dkk, 2015: 2-3).

Menurut Undang – Undang Negara RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 sebagai berikut : (1) Ayat 40: “Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau di pekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”. Cukup jelas bahwa semua posisi di kapal dari Nakhoda sampai *Messboy* adalah awak kapal; (2) Ayat 41: “Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”. Cukup jelas bahwa Nakhoda adalah salah satu dari Awak Kapal ; Ayat 40 yang mana mempunyai aturan Undang-Undang tersendiri. Jadi seorang Nakhoda cukup di istimewakan oleh Undang-Undang Negara; (3) Ayat 42: “Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda”.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut pada Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34 dan 35 menjelaskan:

Nakhoda (*Master*) adalah salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Perwira (*Officer*) adalah awak kapal selain nakhoda yang ditetapkan di dalam peraturan atau regulasi nasional sebagai perwira. Perwira dek (*Deck Officer*) adalah perwira bagian dek. Mualim 1 (*Chief Mate*) adalah perwira kapal bagian dek yang jabatannya setingkat lebih rendah dari nakhoda dan yang dapat menggantikan tugas bilamana nakhoda tidak dapat melaksanakan tugasnya. Perwira yang Melaksanakan Tugas jaga di Anjungan (*watchkeeping Officer*) adalah perwira kapal bagian dek dengan jabatan sebagai Mualim II atau Mualim II atau Mualim IV. Kadet adalah peserta didik yang melaksanakan praktek.

Masinis (*Engineer Office*) adalah perwira kapal bagian mesin. Kapela Kamar Mesin (*Chief Engineer*) adalah perwira senior kapal bagian mesin yang bertanggung jawab atas penggerak mekanis kapal serta operasi dan perawatan instalasi mekanis dan listrik kapal.

Masinis II (*Second Engineer Officer*) adalah perwira kapal bagian mesin yang jabatannya setingkat lebih rendah dari Kepala Kamar Mesin dan yang dapat menggantikan tugas builamana Kepala Kamar Mesin tidak dapat melaksanakan tugasnya. Masinis yang Melaksanakan Tugas Jaga di Kamar Mesin adalah Masinis dengan jabatan sebagai Masinis II atau Masinis IV atau Masinis v.

Operator Radio (*radio Operator*) adalah seseorang yang memiliki sertifikat tertentu yang di terbitkan oleh administrator dan diakui sesuai ketentuan peraturan radio. Operator Radio GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System* atau *Sistem Keselamatan Dalam Marabahaya Maritim*) adalah seseorang yang jawab dalam dinas jaga radio untuk mengoprasikan peralatan GMDSS serta memiliki kompetensi sebagaimana yang distandarkan dan memiliki sertifikat sesuai Chapter IV Konvensi Internasional STCW 1978 dan Amandemenya 28. Tugas Jaga Radio (*radio Duties*) meliputi tugas jaga, perawatan, dan perbaikan teknis yang dilaksanakan berdasarkan perturan radio (*radio regulation*) dan Konvensi SOLAS 1974 dan amandemenya. *Electro-Techinal Officer* adalah perwira yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan konvensi STCW 1978 dan amandemenya Aturan III/6.

Rating adalah awak kapal selain nakhoda dan perwira. Rating yang Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi dan Kemudi (Jurumudi) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan

konvensi STCW 1978 dan amandemenya Aturan II/4. Pelaut Terampil Bagian Dek (*Able Seafarer Deck*) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemenya Aturan II/5. Rating yang Melaksanakan Tugas Jaga Mesin (Juru Minyak) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemenya Aturan III/4.

Pelaut Terampil Bagian Mesin (*Able Seafarer engine*) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemenya Aturan III/5. Rating Teknik Elektro (*Elektro-Technical Rating*) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemenya Aturan III/7.

2.1.4 Kegiatan sandar kapal

Kegiatan sandar kapal adalah suatu kegiatan untuk menyandarkan atau merapatkan kapal ke darat atau pelabuhan untuk melakukan bongkar muat. Tindakan sebelum kedatangan: (1) Para kru harus fokus pada masalah-masalah utama terkait dengan prosedur penyandaran yang aman; (2) Rencana voyage (*Passage Plan*) harus diperbarui dan disetujui oleh Master/ Nahkoda, yang juga harus selalu berkomunikasi dengan *Chief Officer* dan *Chief Engineer* agar mereka mendapatkan informasi terlebih dahulu untuk “waktu kedatangan”; (3) Rapat yang dihadiri oleh senior *officers* dan *officers*, sangat penting untuk

membahas dan mengklarifikasi semua masalah yang diperlukan sebelum kedatangan.

2.1.5 Pelabuhan

Pelabuhan sebagai “*terminal point*” untuk kapal laut dan kendaraan air lainnya, merupakan komponen logistik teknis yang tidak terpisahkan dari penyelenggaraan angkutan laut dalam fungsinya sebagai lingkungan kerja khusus.

Dikatakan bahwa pelabuhan adalah sebagai terminal point, dimana terminal itu sendiri dapat diartikan sebagai suatu lokasi untuk tempat mengumpulkan barang atau muatan lainnya, baik manusia atau hewan yang diatur secara terpadu untuk ditindak lanjuti dalam pendistribusiannya.

2.1.5.1 Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang kepelabuhanan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/ atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

2.1.5.2 Menurut situs www.wikipedia.org pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. Crane dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula disekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang.

2.1.6 Jenis - Jenis Pelabuhan

2.1.6.1 Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan yang dibangun dan dioperasikan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu (Peraturan Pemerintah, 1996 : 70).

2.1.6.2 Pelabuhan Daratan merupakan suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum (Peraturan Pemerintah, 1996 : 70).

2.1.7 Pelabuhan Garongkong

Pelabuhan Garongkong terletak di lingkungan Garongkong, Kelurahan Mangempang, Kecamatan Barru, Kabupaten Barru,

Sulawesi Selatan, berjarak ± 100 km (ke arah utara) dari kota Makassar. Sedangkan dari Pare-pare berjarak sejauh ± 55 km. Posisi Pelabuhan berada di $4^{\circ}25'49''$ LS dan $119^{\circ}35'00''$ BT. Kondisi jalan darat yang menghubungkan Makassar dengan Garongkong serta Pare-pare cukup baik. Pelabuhan ini memiliki kelayakan untuk dikembangkan menjadi Pelabuhan berstandar internasional. Selain itu, dalam mengantisipasi lonjakan arus bongkar/ muat barang di Pelabuhan Soekarno-hatta, makassar di masa mendatang, dipandang perlu merencanakan dan mengembangkan pelabuhan alternatif. Pelabuhan Garongkong merupakan salah satu pelabuhan di propinsi Sulawesi Selatan yang menempati posisi strategis yaitu di selat Makassar (jalur Alki II) sehingga memungkinkan pelabuhan ini sangat berpeluang menjadi pintu gerbang masuk dan keluar barang-barang perdagangan dari dan ke wilayah Indonesia Timur. Pelabuhan Garongkong masih memiliki banyak kekurangan dalam operasi sandar kapal ataupun proses bongkar/ muat. Kekurangan tersebut antara lain:

- a. Pelabuhan Garongkong memiliki kedalaman 10-15 Lws, dimana hal ini memenuhi standar sebagai Pelabuhan internasional yang diisyaratkan memiliki kedalaman minimal -9 Lws. Hal tersebut masih terlalu berisiko untuk kapal kapal curah dengan draft maximal 12 m.

- b. Potensi alam di daerah hinterland yang belum tergarap secara maksimal sehingga mengakibatkan kinerja yang ditunjukan belum menggembirakan.
- c. Minimnya jumlah peralatan bongkar muat yang memadai untuk kapal *container* di tiap terminal peti kemas, membuat aktifitas bongkar muat tidak efisien dan efektif karena tidak bisa dilakukan dengan cepat. Jumlah peralatan tidak mencukupi bila dibandingkan dengan jumlah container yang terus meningkat dari tahun ke tahun.
- d. Fasilitas pendukung untuk operasional Pelabuhan Garongkong belum optimal sehingga diperlukan peralatan sebagai sarana untuk bongkar muat dari dan ke kapal dengan kebutuhan yang minimal agar kegiatan kepelabuhanan dapat berjalan.
- e. *Port Performance Indicator* yang bersifat operasional pelayanan kapal yang masih belum efisien dan efektif. Bila hal ini terus terjadi maka dapat membuat berkurangnya kapal yang singgah di Pelabuhan Garongkong. Pelayanan kapal yang cepat efektif dan efisien dalam melakukan aktifitas bongkar muat dapat mengurangi biaya pengeluaran bagi perusahaan pelayaran.

- f. Faktor SDM yang belum berorientasi kepada kepuasan pelanggan hal ini dapat menjadi kelemahan bagi pihak pengelola Pelabuhan Garongkong.

2.2 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah definisi praktis atau operasional (bukan definisi teoritis) tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang di pandang penting.

Kegiatan sandar kapal adalah suatu kegiatan untuk menyandarkan atau merapatkan kapal ke darat atau pelabuhan untuk melakukan bongkar muat. Ketika kapal akan sandar, semua kru kapal yang bertugas sudah siap diposisinya, tergantung apakah kapal akan bersandar di *starboard side* (sisi kanan) atau *port side* (sisi kiri). Umumnya, tim *mooring stand by* di posisi tali akan ditambatkan di masing-masing ujung bolder.

Ketika kapal akan sandar, semua kru kapal yang bertugas sudah siap di posisinya, tergantung apakah kapal akan bersandar di *starboard side* (sisi kanan) atau *port side* (sisi kiri). Umumnya, tim *mooring stand by* di posisi tali akan ditambatkan di masing-masing ujung *bolder*.

Diperlukan koordinasi yang jelas dalam proses penyandaran yang dilakukan pihak kru kapal dan tim *mooring*. Agar kegiatan menambatkan kapal dapat berjalan dengan cepat, prosesnya diawali dengan menambatkan tali pertama yang disebut "*first line*", kemudian disusul dengan tali berikutnya di bagian belakang kapal.

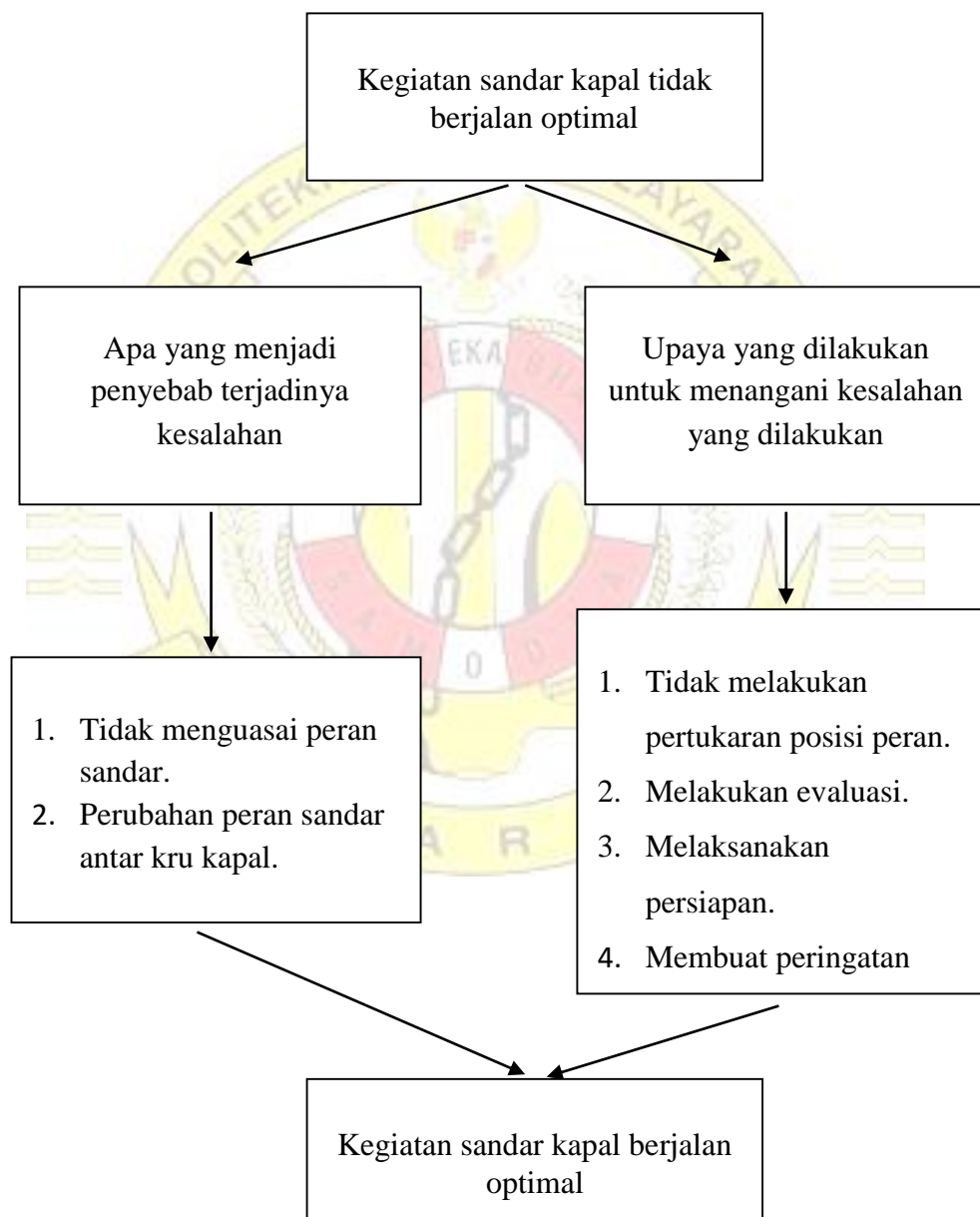
Tindakan apapun yang terkait dengan kegiatan sandar kapal semacam ini harus diperiksa oleh perwira yang bertanggung jawab dengan menggunakan check list “persiapan untuk kedatangan” (*preparation for arrival check list*). *Check list* ini harus ditempatkan di Anjungan dan dilengkapi serta ditandatangani sebelum kedatangan. Kemudian, hasil dari pemeriksaan prosedur harus dicatat dalam buku harian kapal (*Deck Log Book*). Selama kapal sandar, semua kru yang ditugaskan sesuai dengan *Master's Orders*. Oleh karena itu, rapat untuk kedatangan juga harus mencakup diskusi untuk rencana *mooring* sehingga setiap kru diberitahu tentang tugasnya dan persyaratan serta target yang ditetapkan oleh master untuk pelaksanaan *mooring*.

Pelabuhan adalah tempat bersandarnya kapal untuk melakukan kegiatan bongkar muat dan naik turun penumpang. Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang terkait. Barang-barang yang diangkut kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan ke angkutan darat dan sebaliknya, barang-barang yang diangkut dengan angkutan darat di pelabuhan akan dibongkar dan dimuat di atas kapal.

2.3 Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir menerangkan bahwa dalam suatu karya ilmiah harus dilengkapi dengan kerangka pikiran yang menggambarkan masalah yang menjadikan sebab dan kenapa sering terjadi hal-hal tersebut. Kesalahan peran *crew* MV. Manalagi Hita dalam kegiatan sandar kapal antara lain tidak

menempatkan posisi sebagaimana yang diatur dalam aturan sehingga terjadi keraguan pada saat pelaksanaan sandar kapal. mengingat di Pelabuhan Garongkong termasuk dalam perairan dangkal maka olah gerak juga terbatas. Hal tersebut menyebabkan pelaksanaan sandar kapal tidak efektif. Dalam penulisan skripsi ini didapat kerangka pikir sebagai berikut :



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Pada penelitian ini peneliti menemukan dua penyebab terjadinya kesalahan yang dilakukan dalam proses penyandaran kapal MV. Manalagi Hita di Pelabuhan Garongkong. Selain itu peneliti menemukan empat upaya yang dilakukan untuk menangani kesalahan yang dilakukan dalam proses penyandaran kapal MV. Manalagi Hita di Pelabuhan Garongkong. Dalam penelitian yang berjudul “Upaya Penanganan Kesalahan Peran *Crew* MV. Manalagi Hita dalam Kegiatan Sandar Kapal di Pelabuhan Garongkong” peneliti menyimpulkan beberapa hasil penelitian. Beberapa simpulan tersebut antara lain:

5.1.1. Penyebab terjadinya kesalahan yang dilakukan dalam proses penyandaran kapal MV. Manalagi Hita di Pelabuhan Garongkong, antara lain:

5.1.1.1. Tidak menguasai peran sandar.

Crew kapal MV. Manalagi Hita masih ragu – ragu dalam mengambil tindakan, kurang memahami alur dan prosedur peran pada saat pelaksanaan sandar.

5.1.1.2. Pertukaran posisi peran sandar antar *crew* kapal.

Terjadinya perpindahan posisi peran yang mengakibatkan kurang familiarnya *crew* kapal MV. Manalagi Hita terhadap prosedur peran pada saat pelaksanaan kegiatan sandar.

5.1.2. Upaya yang dilakukan untuk menangani kesalahan yang dilakukan dalam proses penyandaran kapal MV. Manalagi Hita di Pelabuhan Garongkong antara lain:

5.1.2.1. Tidak melakukan pertukaran posisi peran apabila tidak diperlukan.

5.1.2.2. Melakukan evaluasi kepada *crew* kapal.

5.1.2.3. Melaksanakan persiapan dengan waktu yang cukup.

5.1.2.4. Membuat poster bergambar tentang pemasangan tali tambat kapal.

5.2. Saran

Dalam skripsi ini peneliti juga menambahkan beberapa saran yang diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap berbagai pihak terutama yang memiliki hubungan dengan upaya kesalahan kesalahan pada saat kegiatan sandar kapal di Pelabuhan Garongkong. Beberapa saran tersebut antara lain:

5.2.1. Sebaiknya *crew* kapal memahami resiko kesalahan peran sandar yang dapat menyebabkan kerugian dalam berbagai aspek serta diharapkan penelitian selanjutnya yang dapat menemukan penyebab kesalahan baru pada saat proses sandar.

5.2.2. Sebaiknya upaya yang didapatkan dari penelitian ini dapat dijadikan sumber referensi dan acuan dalam kegiatan persiapan sandar yang aman terutama ketika melakukan sandar di Pelabuhan Garongkong serta diharapkan penelitian selanjutnya dapat menemukan hasil temuan baru tentang upaya penanganan kesalahan saat kegiatan sandar.

Daftar Pustaka

1. Tim Penyusun Kamus Pusat Pembina dan Pengembangan Bahasa. 1998. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. (Jakarta, Balai Pustaka). Cetakan Ke-1.
2. Baskoro, Sigit Wahyu., dan Susanty, Aries. 2012. *Pengaruh Motivasi Kerja dan Gaya Kepemimpinan Terhadap Disiplin Kerja serta Dampaknya pada Kinerja Karyawan (Studi Kasus pada PT. PLN (Persero) APD Semarang)*. J@TI Undip, Vol VII, No 2, Mei 2012.
3. W.J.S Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: PN Balai Pustaka, 1984. Hal. 855.
4. Wijaya, Aris Arya & Masriyah. 2013. *Analisis Kesalahan Siswa dalam Menyelesaikan Soal Cerita Materi Persamaan Linear Dua Variabel*. Surabaya: Unesa.
5. Menteri Perhubungan No. 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga.
6. Nurhasanah, N., Joni, A., & Shabrina, N. (2015). Persepsi Crew dan Manajemen dalam Penerapan ISM Code Bagi Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan.
<http://www.maritimeworld.web.id/2010/11/jelaskan-titik-penting-dalam-stabilitas.html>
7. Jejak Pelaut, 2018. Tugas dan tanggungjawab chief officer diatas kapal
<https://www.jejakpelaut.com/2018/05/tugas-dan-tanggung-jawab-chief-officer-di-kapal.html>
8. Pelaut, 2019. <https://id.wikipedia.org/wiki/Pelaut>
9. Cristo, 2019. 5 Tahap Kegiatan Kapal di Pelabuhan.
<https://koneksea.com/5-kegiatan-kapal-di-pelabuhan/>
10. Corps Alumni Bumiseram Makassar (CABM). 2019. Persiapan Kapal Tiba di Pelabuhan. <https://cabmakassar.org/preparations-for-arrival-at-port/>
11. Karsafman, Tjetjep, “Operasi Terminal Khusus” Diklat Kuliah Operasi Terminal Khusus, DIII Transportasi Laut dan Kepelabuhan Universitas Negeri Jakarta, 2004.

12. Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan.
13. Undang – Undang Republik Indonesia No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran Pasal 23 ayat 2.
14. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 70 Tahun 1996 tentang Pelabuhan.
15. Heriyanto. 2015. Bedah Potensi Pelabuhan Garongkong sebagai Pelabuhan Internasional.
https://www.kompasiana.com/heriyanto_rantelino/56573ba7989373d90ae1048e/bedah-potensi-pelabuhan-garongkong-sebagai-pelabuhan-internasional?page=all
16. Topan, Setiawan. Pengertian dan Definisi Metode, Penelitian dan Metode Penelitian.
 Diakses dalam <http://setiawantopan.wordpress.com/2012/02/22/metode-penelitian-dan-metode-penelitian-pada-18-oktober-2020>.
17. I Made Wirartha, *Metodologi Penelitian Sosial Ekonomi* (Yogyakarta: Andi, 2006).
18. Sukandarrumidi, *Metodologi Penelitian: Petunjuk Praktis untuk Peneliti Pemula*, (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2006).
19. Sudarwan Danim, *Menjadi Peneliti Kualitatif Rancangan Metodolog, Presentasi, dan Publikasi Hasil Penelitian untuk Mahasiswa dan Penelitian Pemula Bidang Ilmu Sosial, Pendidikan, dan Humaniora*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2002. Cet. I, hlm. 51.
20. Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Penerbit PT Remaja Rosdakarya Offset, Bandung.
21. Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
22. Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung : Alfabeta
23. Widoyoko, Eko Putro. 2014. *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.

24. Adi, Rianto. 2010. Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum, Jakarta: Granit.
25. Arikunto, S. 2006. Metode Penelitian Kualitatif. Jakarta: Bumi Aksara.
26. Ratna, Nyoman Kutha. 2010. Metodologi Penelitian: Kajian Budaya dan Ilmu.
27. Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
28. Abdurrahmat, Fathoni. 2006. Metodologi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi. Jakarta: PT Rineka Cipta.
29. A. Muri Yusuf. 2014. "Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan". Jakarta : prenadamedia group.
30. Arikunto, S., 2009. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Edisi Revisi 6. Jakarta : Rineka Cipta.
31. Moleong, Lexy J. 2012. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.
32. Nana Syaodih Sukmadinata, Metode Penelitian Pendidikan, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2010.
33. Hadi, Sutrisno. 2001. Metodologi Research Jilid III. Yogyakarta: Andi Offset.
34. Sugiyono. 2014. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.

SHIP PARTICULARS

NAME OF SHIP : MANALAGI HITA
 NATIONALITY : INDONESIA
 PORT OF REGISTRY : JAKARTA
 Call Sign : YBMY2
 IMO NO. : 9317121
 CLASS : NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)
 G.R.T : 30.046 MT
 N.R.T : 18.207 MT
 D.W.T : 52.454 MT
 LENGTH OVERALL : 189.99 M
 LENGTH BETWEEN PERPENDICULARS : 182.0 M
 BREADTH MOULDED : 32.260 M
 Depth MOULDED : 17.0 M
 Full Loaded Draft Extreme (Summer) : 12.022 M
 Full LOADED DISPLACEMENT(Summer) : 60,772 MT
 AIR DRAFT HIGHEST : 46.08 M
 LIGHT SHIP WEIGHT : 8,318 MT
 KIND OF SHIP : BULK CARRIER
 TYPE OF SHIP : Flush Decker without Forecastle.
 KEEL LAYING : 14 DEC 2004
 LAUNCHING : 27 JULY 2005
 DELIVERY : 29 AUG 2005
 TPC : About 55,5 mt / cm (Summer Draft)
 Tank Top Strength / Deck Load Capacity : H1.22,H2.17,H3.17,H4.17,H5.22. MT / M2
 GEAR : 30 Ton x 4 Crane .
 Hold Capacity :

Grain		Bale	
Cub. M	Cub. Ft	Cub. M	Cub. Ft
12,663.80	447,222	12,418.60	438,563
14,635.80	516,863	14,204.80	501,643
13,471.10	475,732	13,043.90	460,645
14,532.10	513,201	13,940.50	492,309
12,453.50	439,795	11,992.70	423,522

MAIN ENGINE : MITSUBISHI MAN B&W 6S50 MC MARK (6) x 1 Set.
 M.C.O 7.800 KW (ABT.10.600 PS) x 116 RPM
 C.S.O 6.630 KW (ABT.9.010 PS) x 110 RPM (85% M.C.O)
 OWNER : PT. PELAYARAN MANALAGI
 SHIP MANAGEMENT : PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES (SPIL)
 INMARSAT F (email) : manalagi.hita@manalagi.co.id
 INMARSAT TELEPHONE : 870-773238088

MV.MANALAGI HITA

TEJO
CHIEF OFFICER

Lampiran :Daftar nama awak kapal

Daftar Awak Kapal / Crew List
MV. MANALAGI HITA

KAPAL : MV MANALAGI HITA										GRT / DWT		: 30.046 T / 52.454 T		BENDAHIA		: INDONESIA		IMO		: 9317121		LAST PORT	
Jenis Kapal : FISH CARRIER										TUMAGA PI NDERONG		7800 KW		DALAH PULAVARAN		: NCV		MMSI		: 525100079		NET PORT	
No.	Nama	Jabatan	Uraian	Nomor Uraian	Buku Pelaut		No. BST		Kode Pelaut		Sign On												
1	Rusmanjoro	Mahkota	ANT - I	6200032018010215	F.171847	24 September 2021	6200032018010115	6200032018	28-01-2019														
2	Tedjo	Muslim I	ANT - II	62010165021820316	F.135551	16 Nopember 2019	620101650210315	6201016502	21-01-2019														
3	Sudandi	Muslim II	ANT - II	6200083414N20215	B.004347	28 September 2019	6200083414010115	6200083414	07-10-2018														
4	Fazail Fajri	Muslim III	ANT - III	6201656990M30216	F.180253	22 Nopember 2021	620165699010316	6201656999	28-11-2018														
5	Andi Setiawan	Muslim IV	ANT - III	6201656739N30116	B.052067	17 Maret 2020	6201656739010116	6201656739	26-01-2019														
6	Azhar	K.K.M	ATT - I	6200069041T0214	E.112198	24 Agustus 2021	62000690410715	620006904	13-06-2019														
7	Kusyeno	Muslim II	ATT - II	6201015961T20317	F.055748	09 Oktober 2020	62010159610316	6201015961	28-11-2018														
8	Indro Miswanto S.	Muslim III	ATT - II	6200416120T20517	E.119624	28 November 2019	6200416126070316	6200416126	15-11-2018														
9	Sahut Setadi	Muslim IV	ATT - III	6201642211580317	L.130830	13 Desember 2019	6201642211010317	6201642211	21-01-2019														
10	Arpa Wiradhinata	Muslim V	ATT - III	6202021985580216	F.043182	28 Juli 2020	6202021985010114	6202021985	05-03-2019														
11	Arwani Fadell	Markonis	SRE - II	1425/SRE-IJ/TX/2018	B.037743	05 Februari 2020	6201477675010518	6201477675	15-11-2018														
12	Muhammad Saleh	Electrician	BST		E.118117	04 Oktober 2019	6200500340010717	6200500344	31-03-2019														
13	Uymin Daput	Bosun	ANT - V	6200541781M56517	E.058473	17 Februari 2021	6200541781010515	6200541781	18-03-2019														
14	Ali Makhud	Jurniud	RIFNW	6201485404330717	F.132434	26 Juni 2021	6201485104010717	6201485404	25-03-2019														
15	Tri Hardoko	Jurniud	RAASU	6200256072340217	E.136703	01 September 2019	6200256072010115	6200256072	27-04-2019														
16	Apus Budawan	Jurniud	ANT - V	6201595955N50515	C.024728	05 Desember 2020	6201595955010516	6201595955	30-09-2018														
17	Muh. Kurni	Mander	HAASE	6200192930420216	E.137449	28 Desember 2019	6200192930010314	6200192930	08-11-2018														
18	Julawan	Other	HAASI	6200358619420517	E.037852	01 November 2020	6200358619010516	6200358619	02-06-2018														
19	Kendi Dachan	Other	ATT - V	6201472852155318	B.031797	07 Januari 2020	6201472852010517	6201472852	30-06-2018														
20	Rahmadi Sumaryan	Other	HAASI	6200254673010516	B.054621	25 April 2020	6200254673010516	6200254673	28-11-2018														
21	Mohammad Samusi	Koki	BST		E.143850	11 Januari 2020	6201003636010117	6201003636	25-09-2017														
22	Muhammad Sidik	Pelayan	RIFNW		D.000475	02 September 2019	6211582788010715	6211582788	05-12-2018														
23	Adi Nugroho	Kader Dock	BST		F.120426	02 Mei 2021	6211755504010317	6211755504	08-06-2018														
24	Fatih Hardiansa Iman	Kader Dock	BST		F.136625	17 Juli 2021	6211805030010418	6211805030	05-02-2019														
25	Manganti Banjarnahor	Kader Mesin	BST		F.088700	04 Desember 2020	6211727180010117	6211727180	08-08-2018														

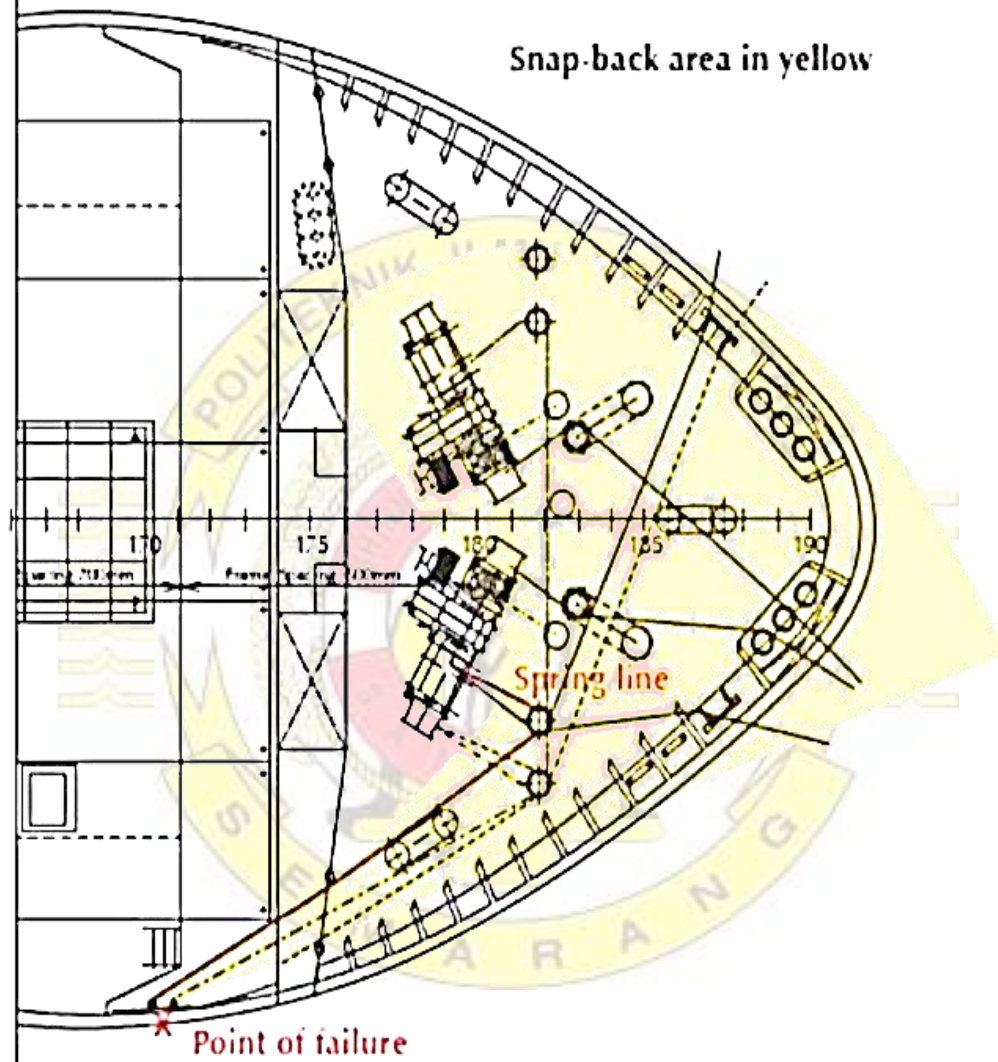
Jumlah Crew termasuk Nakhoda = 25 Orang.

Mengetahui,

Capit. Rusmanjoro
Nakhoda

FORECASTLE DECK

Snap-back area in yellow



Lampiran wawancara

Narasumber : Nahkoda

Nama : Rusmantoro

Peneliti : “Selamat pagi capt. Maaf mengganggu waktunya mohon ijin melaksanakan wawancara tentang pelaksanaan sandar di MV. Manalagi Hita, capt”.

Narasumber : “baik silahkan cadet”.

Peneliti : “apakah pada saat pelaksanaan sandar masih terdapat kendala atau masalah capt?”

Narasumber : “kendala dalam hal apa? Dari pihak kapal atau dari pihak darat?”

Peneliti : “terutama dari pihak kapal capt.”

Narasumber : “kendala biasanya ya hanya salah pemasangan tali atau kurang cepat lempar tali buangan jadi harus diulang-ulang tapi itu jarang sekali terjadi.”

Peneliti : “kenapa bisa terjadi seperti itu capt.?”

Narasumber : “ya mungkin ABK yang baru OB atau belum pengalaman kan jadi masih salah salah.”

Peneliti : “saya pernah mengamati adanya pergantian posisi antar ABK, apakah capt pernah mengetahui hal tersebut secara langsung?”.

Narasumber : “iya dulu pernah ada gantian posisi”.

Peneliti : “apakah terjadi kendala karena hal tersebut capt?”.

Narasumber : “iya sepertinya karena kurang familiar dengan posisi barunya jadi masih agak ragu-ragu ambil keputusan”.

Peneliti : “lalu apa solusi yang bisa dilakukan untuk mengatasi hal tersebut?”

Narasumber : “ya untuk solusinya ya apabila tidak perlu tukar posisi ya ndak perlu tukar posisi. Selain itu ya mungkin bisa dengan evaluasi apa yang kurang supaya ada pelajaran baru, pengalaman baru supaya kedepannya tidak ada kendala lagi. Bisa juga kasih poster atau gambar apa kaya misalnya di anjungan itu kan bisa buat pelajaran, bisa buat referensi kru kapal. Terutama ketika sebelum sandar harus dikasih”.

Peneliti : “baik, terima kasih capt atas informasinya.”

Narasumber : “sama-sama det”

12 Januari 2019

Nahkoda

Narasumber : Chief Officer

Nama : Tejo

Peneliti : “selamat siang chief, maaf mengganggu waktunya ijin melakukan wawancara tentang pelaksanaan proses sandar kapal MV. Manalagi Hita”.

Narasumber : “oke det silakan”.

Peneliti : “apakah dalam pelaksanaan penyandaran kapal terutama saat sandar di pelabuhan Garongkong?”

Narasumber : “ya mungkin kendalanya dalam pelaksanaanya kurang persiapan kurang sigap dalam menyiapkan tali tambat atau yang lainnya juga”.

Peneliti : “kenapa bisa terjadi kurangnya kesiapan anak buah kapal chief?”

Narasumber : “ya itu biasanya karena anak buah kapal itu kurang pengalaman atau baru *on board* jadi masih belum paham kondisi di kapal”.

Peneliti : “dulu ketika sandar di Pelabuhan Garongkong terjadi kesalahan dalam pemasangan tali tambat ke darat akibat kesalahan posisi dan urutan tali tambat, kenapa itu bisa terjadi chief?”.

Narasumber : “waktu itu karena pertukaran posisi antar ABK jadi yang harusnya di haluan malah ke buritan dan sebaliknya itu membuat mereka kurang menguasai kondisi dan situasi *deck* masing-masing”.

Peneliti : “berapa lama kendala tersebut terjadi chief?”

Narasumber : “waktu itu sekitar 10-15 menit buat menata tali yang posisinya salah tadi”.

Peneliti : “lalu apa solusi yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut chief?”

Narasumber : “ya bila ada kendala seperti tadi saya biasanya tegur atau evaluasi lagi supaya ke depannya tidak terulang masalah yang sama. Terus kalau memang tidak ada kepentingan lebih baik nggak perlu ganti-ganti posisi atau tukar posisi. Selain itu anak buah kapal bisa diberi poster atau gambar apa yang isinya pedoman pemasangan tali supaya mereka lebih mudah memahami penempatan tali. Terus juga sebelum sandar usahakan persiapkan tali dan lain-lainnya lebih awal jangan mepet-mepet baru disiapkan”.

Peneliti : “baik, terima kasih chief atas informasinya. Selamat siang”.

Narasumber : “ya sama-sama det”.

19 Januari 2019

Chief Officer

Narasumber : Bosun

Nama : Usman Dapat

Peneliti : “Selamat sore bosun, saya mohon ijin wawancara tentang pelaksanaan sandar kapal di MV. Manalagi Hita”.

Narasumber : “silakan det”.

Peneliti : “apakah terdapat kendala atau pernah terjadi kendala saat proses sandar, bosun?”.

Narasumber : “iya kadang memang ada kendala waktu proses sandar”.

Peneliti : “kenapa itu bisa terjadi?”.

Narasumber : “sebabnya ya biasanya karena kurang terbiasa kondisi talinya cara pasang talinya atau karena tukar-tukar posisi jadi kurang menguasai posisinya yang baru”.

Peneliti : “bagaimana dampak dari hal tersebut, bosun?”.

Narasumber : “ya dampaknya lempar tali harus lebih dari satu kali, kalau penempatan tali salah tali harus ditarik lagi ditata lagi. Jadi sekitar 10-20 menit waktunya terbangun”.

Peneliti : “Lalu solusi untuk masalah tersebut apa saja bosun?”.

Narasumber : “ya untuk pelemparan tali sebaiknya kalau sudah paham caranya bisa dipelajari lagi tenaganya seberapa lemparnya seperti apa. Kalau ada salah bisa dievaluasi lagi supaya ke depannya bisa lebih baik. Selain itu persiapan sandar juga sebaiknya waktunya

cukup supaya tidak tergesa-gesa talinya disiapkan supaya ketika di area bisa langsung meluncur ke air”.

Peneliti : “baik bosun terima kasih atas informasinya”.

Narasumber : “sama-sama det”.



Narasumber : Juru mudi A

Nama : Ali M

Peneliti : “Selamat sore pak ijin melakukan wawancara tentang proses sandar di MV. Manalagi Hita”.

Narasumber : “oke det”.

Peneliti : “apa masalah yang sering terjadi dalam proses sandar selama bekerja di MV. Manalagi Hita?”.

Narasumber : “biasanya untuk lempar tali buangan. Jadi lempar talinya harus bolak-balik dilakukan. Kadang juga salah posisi tali jadi saling membelit tali lain”.

Peneliti : “dulu ketika di Pelabuhan Garongkong terjadi kendala waktu sandar kapal, itu apa sebabnya pak?”.

Narasumber : “dulu itu waktu di Garongkong karena tukar posisi seperti itu. Jadi masih kurang menguasai kondisi *deck*-nya”.

Peneliti : “lalu upaya apa pak yang bisa dilakukan untuk mengatasinya?”.

Narasumber : “ya upayanya bisa persiapan lebih awal buat persiapan area tali. Atau kalau ada kesalahan bisa dievaluasi lagi biar nggak terjadi kesalahan yang sama”.

Peneliti : “baik terimakasih pak atas informasinya selamat sore pak”.

Narasumber : “iya det, sama-sama det”.

19 Februari 2019

Jurumudi A

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 269/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/02/2021

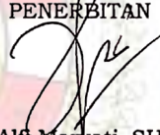
Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : Adi Nugroho
NIT : 531611106017 N
Prodi/Jurusan : Nautika
Judul : Upaya Penanganan Kesalahan Peran Crew MV
Manalagi Hita Dalam Kegiatan Sandar Kapal di
Pelabuhan Garonggong

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 13 %* (Tiga Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 01 Februari 2021
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &
PENERBITAN


Alfi Marvati, SH
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19750119 199803 2 00 1

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Adi Nugroho
2. Tempat / Tanggal Lahir : Boyolali, 31 Januari 1994
3. NIT : 531611106017 N
4. Alamat Asal : Kesatrian RT 02 RW 17 NO. 22 Siswodipuran,
Boyolali, Boyolali, Jawa Tengah
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki - laki
7. Golongan darah : O
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Hardoyo
 - b. Ibu : Nunuk Dwi W
9. Alamat : Kesatrian RT 02 RW 17 NO. 22 Siswodipuran,
Boyolali, Boyolali, Jawa Tengah
10. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SDN Siswodipuran 2 Boyolali, Tahun (2001-2006)
 - b. SMP : SMP Negeri 1 Boyolali, Tahun (2006-2009)
 - c. SMA : SMA Negeri 1 Boyolali, Tahun (2009-2012)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2016 – 2021)
11. Pengalaman Pratek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Salam Pasifik Indonesia Line (SPIL)
 - b. Nama Kapal : MV. Manalagi Hita
 - c. Masa Layar : 08 Agustus 2018 – 23 Agustus 2019